iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
12/2022

Warszawski Transport Publiczny

Z WTP PRZEZ CAŁY ROK

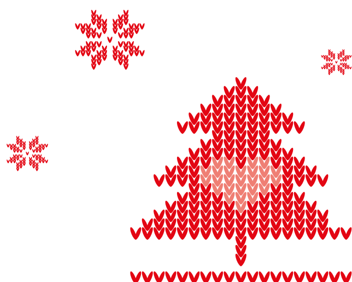
Warszawski
Transport
Publiczny

Wesołych Świąt

Nastrojowych i radosnych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz samych szczęśliwych chwil
w nadchodzącym Nowym Roku

życzy
Zarząd Transportu Miejskiego







ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Szanowni Państwo, Drodzy Pasażerowie,

kończy się kolejny rok Warszawskiego Transportu Publicznego. Rok trudny – naznaczony agresją Rosji na Ukrainę, naszych najbliższych sąsiadów. Rok wielu wyzwań i nieprzewidzianych dla nas wszystkich wydarzeń.

Cieszę się, że wróciliście Państwo do podróży WTP. To dla nas ważne, że znów obdarzyliście nas zaufaniem. Publiczny transport w tak dużym mieście jak Warszawa jest dużo bardziej ekologiczny, efektywny i sprawny niż transport indywidualny. To znakomicie, że coraz więcej osób to dostrzega i chętnie wybiera warszawską komunikacje miejską.

Cały czas staramy się dla Was rozwijać, wzmacniać i zmieniać na lepsze. Pięć stacji metra otwartych w roku 2022 i skorelowane z nimi zmiany w sieci komunikacji naziemnej były najważniejszym transportowym wydarzeniem tego roku. Do centrum z Bemowa można teraz dojechać w 13 minut, a z Bródna w 19 jesteśmy w centrum stolicy. Jeśli dodamy do tego dobrze skomunikowane autobusy to okazuje się, że Warszawski Transport Publiczny przybliżył szkoły, uczelnie, miejsca pracy, miejsca kultury i rozrywki kilkuset tysiącom mieszkańców północnej i zachodniej Warszawy i aglomeracji. Nowe pociągi warszawskiego metra i Szybkiej Kolei Miejskiej, nowe autobusy, nowe tramwaje regularnie kursujące po mieście podniosły komfort i jakość podróżowania. Wyremontowaliśmy kilkanaście przystanków, ustawiliśmy kilkadziesiąt wiat, w tym także z ekologicznymi „zielonymi" dachami i ogniwami fotowoltaicznymi, których czysta energia zasila oświetlenie. W dzisiejszym cyfrowym świecie coraz więcej usług przenosi się do sieci i w tym roku uruchomiliśmy sprzedaż biletów długookresowych w aplikacji mobilnej. Rozwój WTP to oczywiście także inwestycje w infrastrukturę, czyli inwestycje w rozbudowę sieci. Tramwaje Warszawskie rozpoczęły w tym roku trzy duże przedsięwzięcia – budowę torów na ulicy M. Kasprzaka, trasy do Wilanowa i nowej zajezdni tramwajowej. I jeszcze jedna dobra wiadomość – mimo trudnej sytuacji finansowej Warszawy, kontynuowana będzie budowa drugiej linii metra, czyli przybędą kolejne trzy stacje na Bemowie i stacja techniczno-postojowa.

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia życzę Państwu dużo zdrowia, ciepła i serdeczności, cudownych chwil w rodzinnym gronie i wytchnienia od codziennych obowiązków. Niech nadchodzący 2023 rok będzie czasem pokoju, sukcesów, realizacji wszystkich planów i zamierzeń. Życzę Państwu miłych i sprawnych podróży Warszawskim Transportem Publicznym, który przez cały czas zmienia i rozwija się dla Was.

Katarzyna Strzegowska
dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego

Wsiądź do świątecznej komunikacji miejskiej

Zbliża się Boże Narodzenie, więc tradycyjnie już po warszawskich ulicach i pod nimi jeździ przystrojony świątecznie tabor.

Wyjątkowe autobus, tramwaj i pociąg metra wyruszyły na trasy w sobotę, 3 grudnia i będą kursowały aż do 8 stycznia. Pomagają wprawić się w świąteczny nastrój, dowożąc na zakupy, albo w odwiedziny do znajomych i krewnych.

Biało-niebieski autobus elektryczny zaczął od kursowania na linii 160 ale obsługuje różne linie tak aby w drodze do centrum można go było zobaczyć w wielu miejscach stolicy. Zaplanowano go m.in. na 111, 116, 28, 175, 180, 503.

Uwagę na pewno przykuje też przystrojony świątecznie tramwaj. Niebieskiego składu nie sposób pomylić z innymi wagonami. Będzie jeździł po różnych częściach Warszawy, bo podobnie jak świąteczny autobus, skierujemy go na różne linie, m.in. 9, 17, 23, 24, 25, 26, 28.

Święta Bożego Narodzenia można też poczuć w metrze. Pociąg, cały przystrojony, z delikatnymi akcentami świetlnymi kursuje na pierwszej lub drugiej linii metra. Można go „łapać" do 8 stycznia.



Parking pod placem

Trwa budowa parkingu podziemnego na pl. Powstańców Warszawy. To jeden z elementów Nowego Centrum Warszawy – kierowcy zyskają miejsca parkingowe, a piesi zieloną przestrzeń z drzewami i krzewami.

Pod pl. Powstańców Warszawy wybudowany zostanie czterokondygnacyjny parking podziemny z 420 miejscami postojowymi. Jedna trzecia z nich będzie przeznaczona dla okolicznych mieszkańców. Obiekt powstaje w formule koncesji, która jest rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariusz, spółka IMMO Park Warszawa, należąca do Mota-Engil Central Europe S.A., w całości sfinansuje koszty inwestycji szacowane na ok. 85 mln zł i będzie eksploatować parking przez 36 lat. Po tym czasie obiekt zostanie przekazany w zarządzanie miastu. Parking ma zacząć działać na przełomie 2024 i 2025 roku.

Będzie bardziej zielono

W pierwszym, przygotowawczym etapie inwestycji, wykonawca rozpoczął przebudowę instalacji podziemnych, w tym kanalizacji przed gmachem Narodowego Banku Polskiego. Przesadzone zostały także drzewa, których lokalizacja kolidowała z budowanym parkingiem. W przyszłości jednak Plac Powstańców Warszawy będzie o wiele bardziej zielony. Po zakończeniu prac koncesjonariusz posadzi na własny koszt nowe drzewa. Pojawi się też niska zieleń – krzewy i byliny. Dzięki temu poprawi się m.in. retencja wody w czasie opadów.

Kolejny etap budowy

Obecnie budowniczowie realizują kolejny etap inwestycji. Jeszcze przez około miesiąc, maksymalnie dwa (w zależności od warunków atmosferycznych), będą kontynuowane przebudowy podziemnych instalacji: kanalizacji ogólnospławnej, wodociągu oraz sieci elektroenergetycznej niskiego napięcia. Rozpoczną się również prace w obrysie samego parkingu oraz rampy wjazdowej i wyjazdowej, czyli pogłębianie wykopu, realizacja murków prowadzących i ścian szczelinowych, a w dalszej kolejności, po zainstalowaniu żurawia wieżowego, konstrukcji samego obiektu - baret, słupów, płyt stropowych. Ten etap budowy wiąże się z zajęciem obu jezdni, zatok postojowych oraz części chodnika po wschodniej stronie placu i potrwa około dwóch lat.

Zmiany w ruchu drogowym

Wyłączona z ruchu została wschodnia jezdnia placu (wzdłuż budynku NBP) na odcinku od ulicy Wareckiej do Świętokrzyskiej. Do tej ostatniej można dojechać ulicami Złotą i Marszałkowską. Wyjazd z ulicy Wareckiej jest możliwy, ale plac stracił połączenie z ulicą Świętokrzyską. Kierowcy jadą tymczasową jezdnią wybudowaną na fragmencie chodnika, a następnie wschodnią jezdnią placu – „pod prąd", do ulicy G.P. Boduena.

Jadący ulicą Szpitalną (np. z W. Górskiego i K. Brokla) mogą skręcić w lewo w G.P. Boduena lub pojechać prosto, ale tylko do wjazdu na teren hotelu. Dalej

prosto, do ulicy Wareckiej dojeżdżają tylko pojazdy obsługujące NBP.

Dojazd do ulicy S. Moniuszki jest utrzymany od Świętokrzyskiej. Kierowcy nie mogą jechać dalej prosto, przez plac, do ulicy G.P. Boduena. Zamknięty został fragment zachodniej jezdni pomiędzy ulicą S. Moniuszki a zawrotką (na wysokości Wareckiej).

Piesi i autobusy

Budowa parkingu oznacza także utrudnienia dla pieszych. Można przejść przez plac po obu jego stronach, ale wzdłuż gmachu NBP chodnik jest miejscowo zwężony do 2,5 m szerokości. Autobusy linii 107, jadące w kierunku pętli Esperanto, są kierowane na objazd Al. Jerozolimskimi i ulicą Marszałkowską. ▪



Tramwaje na fali

Już siedem na dziesięć skrzyżowań w Warszawie, przez które przejeżdżają tramwaje, wyposażone jest w nowoczesny system, dzięki któremu nie muszą one czekać na zielone światło. Takie rozwiązanie nie tylko skraca czas podróży, zwłaszcza na najdłuższych trasach w stolicy, ale również przynosi oszczędności dla budżetu miasta.

Już 187 skrzyżowań w Warszawie, przez które przejeżdżają tramwaje, jest wyposażonych w system zielonej fali. To 71 procent wszystkich skrzyżowań. Docelowo aż 90 procent z nich będzie objętych tym systemem. Ta liczba stale rośnie, bo jeszcze w 2021 roku priorytet przejazdu dla pojazdów na miejskich torowiskach obowiązywał na ponad połowie skrzyżowań. Tak będzie również na wszystkich powstających nowych trasach tramwajowych – na ulicy J. Gagarina, do Wilanowa i wzdłuż ulicy M. Kasprzaka. Skrzyżowania na tych trasach projektowane są od razu z priorytetem dla tramwajów.

Algorytm, który steruje ruchem

Jak działa tramwajowa zielona fala? Tramwaj zbliżając się do skrzyżowania przejeżdża przez czujnik, który „wysyła" informację do systemu sterującego sygnalizacją świetlną. System uruchamiany jest przez algorytm zaprojektowany przez inżynierów z Tramwajów Warszawskich. Działa on w ten sposób, że tramwaj nie zatrzymuje się na czerwonym świetle lub szybciej włącza się światło zielone. Podczas projektowania algorytmu sterowania dla konkretnego skrzyżowania, system jest najpierw sprawdzany w wirtualnym świecie. Później, w pierwszym okresie po wdrożeniu, działanie algorytmu jest szczegółowo monitorowane w terenie i w razie potrzeby korygowane.

Nowy system powstaje pod opieką miejskich drogowców i jest przez nich monitorowany, dzięki czemu uwzględniane są potrzeby komunikacyjne także innych uczestników ruchu – pieszych i kierowców.

GPS i przetwarzanie danych w chmurze

Od dwóch lat Tramwaje Warszawskie, jako jedyne w Polsce i jedne z niewielu na świecie, stosują priorytet dla tramwajów oparty o system nawigacji satelitarnej (GPS) oraz przetwarzanie danych w chmurze. Tramwajarze odchodzą od technologii wymagającej prowadzenia przewodów pod ziemią na rzecz systemów wirtualnego wykrywania tramwaju. Jeszcze niedawno wprowadzanie „zielonej fali" wymagało instalowania czujników. Wykrywały one nadjeżdżające tramwaje z odległości nawet kilkuset metrów. Wiązało się to z koniecznością rozkopywania ulic i układania podziemnych instalacji. Koszt budowy takiej instalacji na jednym skrzyżowaniu wynosił kilkaset tysięcy złotych. Nowy system oparty o wirtualne wykrywanie tramwaju pozwala zaoszczędzić te kwoty.

Krótsze podróże tramwajem

Dzięki zielonej fali dla tramwajów skrócił się czas przejazdu na wielu liniach. Jednym z najlepszych przykładów jest linia numer 17 - z Białołęki do metra Marymont tramwaje dojeżdżają dziś w 24 minuty. Przed włączeniem priorytetu pokonywały ten 11-kilometrowy odcinek o 8 minut dłużej. Prędkość komunikacyjna „siedemnastki", liczona wraz z zatrzymaniami na przystankach, zwiększyła się z 21 do 28 km/h. Z kolei tramwaje linii numer 2 (z Winnicy do metra Młociny) jadą teraz o 5 minut krócej, a to oznacza skrócenie czasu przejazdu aż o jedną czwartą. Tramwaje na „dwójce" osiągają prędkość komunikacyjną ok. 30 km/h, dzięki czemu jest to jedna z najszybszych linii w Polsce. Z 41 do 33 minut, skrócił się czas przejazdu tramwajów linii 1 między Annopolem a placem Zawiszy. Przyśpieszyły też 23 z Nowego Bemowa na Pragę, które jadą teraz 35 minut; wcześniej było to 45 minut.

Oszczędności dla miasta i środowiska naturalnego

Tramwajowa zielona fala przynosi również korzyści dla miejskiego budżetu. – Tę samą liczbę kursów

możemy wykonać mniejszą liczbą wagonów. Od początku zmian udało się w ten sposób „odzyskać" nie tylko aż 36 tramwajów, ale również 108 etatów do ich obsługi. To są rzeczywiste oszczędności dla Tramwajów Warszawskich, ale co ważniejsze, dla pasażerów i budżetu miasta – mówi Wojciech Bartelski, prezes Tramwajów Warszawskich.

Badania wykazały, że gdy „włączono" zieloną falę na ulicy Marymonckiej, zużycie energii przez tramwaje zmniejszyło się na tym odcinku o 13 procent. Tylko na tej jednej linii, oszczędności w ciągu roku sięgnęły 200 tys. zł.



1 600 kilometrów ulic do odśnieżenia

Zima to czas szczególnych wyzwań dla służb miejskich. O organizacji odśnieżania ulic, chodników i przystanków rozmawiamy z Tadeuszem Jaszczołtem, dyrektorem Zarządu Oczyszczania Miasta.

iZTM: Odśnieżony chodnik, przystanek bez śniegu i punktualna podróż - na tym zimą zależy pasażerom autobusów i tramwajów.

Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta Warszawa: Służbom miejskim zależy na tym samym, a więc mamy wspólny interes. Gdy zaczyna padać śnieg lub jest zagrożenie gołoledzią, to nasze działania koncentrują się na tym, żeby zminimalizować uciążliwości i maksymalnie poprawić bezpieczeństwo pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego, pieszych i kierowców.

iZTM: Powszechne jest przekonanie, że pługi wyjeżdżają dopiero przy pierwszym śniegu.

Warszawskie służby oczyszczania są objęte półroczną gotowością zimową. Od połowy października do połowy kwietnia możemy wysłać do pracy ponad 300 pługów i posypywarek. W tym sezonie pierwszą akcję ogłosiliśmy 19 listopada i rzeczywiście odbyła się ona przy opadach śniegu. Jednak podczas wielu naszych działań nie spada ani jeden płatek, jest za to zagrożenie bardzo niebezpiecznym zjawiskiem, jakim jest gołoledź.

iZTM: Co zatem bierzecie pod uwagę przy decyzji o ogłoszeniu akcji na ulicach?

Wpływa na nią bardzo wiele czynników, nie tylko pogodowych. Zanim znajdziemy się w momencie, kiedy na drogach Warszawy działają pługoposypywarki, przeprowadzamy szeroką analizę. W Centrum Dowodzenia ZOM przez całą dobę monitorujemy prognozy i analizujemy dane, które spływają ze stacji meteorologicznych. Są one rozlokowane są na terenie miasta. Kontrolerzy ZOM sprawdzają w terenie, jaki jest faktyczny stan nawierzchni. Takie raporty spływają też do nas od innych służb miejskich czy firm, które pracują zimą na nasze zlecenie. Dzięki temu mamy wiarygodne informacje jak rzeczywiście jeździ się po stolicy. W wyniku oceny tych danych ogłaszamy akcje, które są adekwatne do aktualnych potrzeb i warunków.

iZTM: Czy Warszawa podzielona jest na sfery odśnieżania, jaka jest kolejność działań?

Naszym priorytetem są drogi, którymi jeżdżą autobusy miejskie. Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada za 1600 km ulic, którymi kursują pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego. Gdy intensywnie i długo pada śnieg, możemy do działań wysłać ponad 300 pługów i posypywarek. W mniej ekstremalnych warunkach akcję realizuje 170 pojazdów. Kiedy zabezpieczenia wymagają miejsca najbardziej narażone na wystąpienie gołoledzi, myślę tu o mostach, wiaduktach i stromych ulicach, to pracują 42 posypywarki. Podczas

zimowych warunków pogodowych głównym celem służb oczyszczania miasta jest zapewnienie przejezdności tras komunikacji miejskiej.

iZTM: Zanim jednak pasażer wsiądzie do autobusu czy tramwaju, idzie na przystanek. Jak zorganizowane jest sprzątanie terenów dla pieszych?

Oczyszczamy część terenów dla pieszych i dotyczy to ogromnej powierzchni, bo aż 3,5 mln m kw chodników. W pierwszej kolejności firmy, które pracują na nasze zlecenie, koncentrują się na odśnieżeniu i posypaniu piaskiem 4,4 tys. przystanków, dojść do metra, schodów i kładek. I jest to sprzątanie kompleksowe, ponieważ po intensywnych opadach ze śniegu oczyszczane są również ławki i dachy wiat. W kwestii odśnieżania chodników należy dodać, że ten obowiązek należy do wielu zarządców. Uwagi do jakości tych prac mieszkańcy mogą przekazywać do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115, skąd zgłoszenia kierowane są do właściwego zarządcy terenu. Można z niego korzystać przez cały rok, nie tylko zimą.

iZTM: Przy tym temacie pojawia się rok w rok pytanie dlaczego używacie soli?

Dla porządku najpierw trzeba wyraźnie powiedzieć, że na terenach dla pieszych, a więc i przystankach, stosowany jest piasek. Ten środek wprowadza szorstkość na nawierzchni. Chlorek sodu, potocznie nazywany solą, używany jest do działań na jezdniach. Nie tylko z naszego doświadczenia wynika, że jest to środek, który działa szybko i skutecznie, na czym szczególnie nam zależy zimą, ponieważ najważniejsze zachowanie przejezdnych dróg, bezpieczeństwo kierowców oraz funkcjonowanie autobusowej komunikacji miejskiej. Sól jest najskuteczniejszym środkiem w sytuacji zagrożenia gołoledzią, która jest w Warszawie częstym zjawiskiem. Dwa sezony wstecz na 12 akcji aż 11 dotyczyło zapobiegania gołoledzi i odbywało się w warunkach, kiedy temperatura oscylowała w graniach 0 st. C.

iZTM: A jeśli w trakcie sezonu jest mało zimowych dni, co wtedy robią służby oczyszczania miasta?

Do utrzymania efektu czystego miasta niezbędna jest systematyczność. Oznacza to, że nie możemy odłożyć sprzątania na pół roku gotowości zimowej. Nasz system przewiduje, że gdy nie pada śnieg, nie ma zagrożenia gołoledzią, a temperatury są na plusie, to wykonawcy prowadzą regularne prace porządkowe. Zamiatane są ulice, chodniki, przystanki Warszawskiego Transportu Publicznego. Jest też szereg prac, które prowadzimy przez cały rok, bez względu na pogodę. Na przykład z wiat i słupków przystankowych usuwane jest pseudograffiti i nielegalne ogłoszenia. Regularnie wybierane są śmieci z koszy ulicznych. Ograniczenia dotyczą tylko tych porządków do których potrzebna jest woda. Na czas zimy zawieszamy mycie chodników, przejść podziemnych, wiat i koszy - te działania wracają na wiosnę, kiedy ustabilizują się dodatnie temperatury.

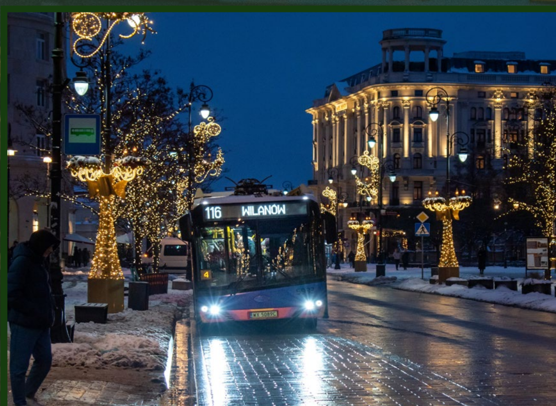
iZTM: Przekonują Państwa, że czysta Warszawa, to wspólna sprawa. Czy możemy to odnieść także do sezonu zimowego?

Zdecydowanie nie jest to hasło sezonowe, jego przekaz jest aktualny przez cały rok. Zimą pogoda w znaczący sposób może wpłynąć na funkcjonowanie miasta. Wspólnie możemy minimalizować utrudnienia, ponieważ te same zjawiska na drogach, z którymi spotykają się zmotoryzowani warszawiacy, dotyczą także operatorów pługów i posypywarek. Dlatego obustronnie korzystna jest współpraca na drogach. Jeśli kierowcy będą przepuszczali pojazdy służb oczyszczania, ustępowali im drogi, to szybciej odśnieżymy lub zabezpieczymy jezdnie przed śliskością. A że pracujemy na tych drogach, którymi kursują autobusy, to warto rozważyć zamianę własnego auta na komunikację miejską.

Dziękujemy za rozmowę.



W ŚWIĄTECZNYM KLIMACIE








NASTĘPNY PRZYSTANEK:
LUBELSKA
WESOŁYCH, DOBRYCH, CIEPŁYCH, RODZINNYCH, SPOKOJNYCH – ŚWIĄT TAKICH, JAKICH PRAGNIECIE


116 WILANOW
WARSZAWA
5933
WESOŁYCH, DOBRYCH, CIEPŁYCH, RODZINNYCH, SPOKOJNYCH – ŚWIĄT TAKICH, JAKICH



Z WTP PRZEZ CAŁY ROK

Pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego w mijającym roku zaczęli jeździć metrem na Bemowo i Bródno, po raz pierwszy wsiedli do nowych pociągów metra i Szybkiej Kolei Miejskiej i mogli kupować bilety długookresowe w aplikacji na smartfon.

Warszawski Transport Publiczny to nie jest zamknięty system - zmienia się, jest ulepszany i rozwijany. Trzeba wymieniać tabor, ustalać nowe trasy autobusów i tramwajów, budować nowe przystanki w rozwijających się częściach miasta i aglomeracji. Pasażerowie oczekują też wprowadzania nowych usług i większej cyfryzacji.

Przez ostatnie lata takim znakiem zmian i rozwoju są nowe stacje metra. Kolejnymi odcinkami podziemnej kolei odmierzamy czas, czekając aż w całości powstanie druga linia metra, dzięki której wschód i zachód naszego miasta zyskają wygodne połączenie. Skala operacji i jej koszty sprawiają, że budowa jest rozciągnięta w czasie.

Warszawa metrem połączona

W ciągu minionych 12 miesięcy były aż dwa powody do świętowania, na prawym i lewym brzegu Wisły. Zawrót głowy mogli przeżywać studenci, którzy wcześnie zakończyli sesję egzaminacyjną i nie mieli poprawek. Kiedy wyjeżdżali na wakacje, druga linia metra była krótsza o pięć stacji, a gdy wrócili na uczelnie, to mogli dojechać podziemną koleją z Bemowa i z Bródna np. do kampusu na Krakowskim Przedmieściu a z przesiadką na Świętokrzyskiej do pierwszej linii na Politechnikę Warszawską i SGH.

Najpierw, 30 czerwca prezydent Rafał Trzaskowski i unijna komisarz Elisa Ferreira wspólnie otworzyli odcinek wolsko-bemowski, gdzie powstały dwie nowe stacje. Ulrychów przy ulicy Górczewskiej wyróżnia się ścianami zatorowymi wykonanymi m.in. z patynowanej miedzi, które z czasem będą zmieniać kolor wskutek naturalnego utleniania. Z kolei na przystanku Bemowo – zbudowanym tuż obok dzielnicowego ratusza – ściany zostały wykonane ze stali kortenowskiej, znanej już pasażerom warszawskiego metra ze stacji Plac Wilsona na linii M1. One również z upływem czasu będą „dojrzewać" i nabierać docelowej rdzawej barwy. Stropy na obu stacjach pokryły miedziane kasetony akustyczne. Na plus zmieniło się też otoczenie stacji metra. Posadzono tam ponad 300 drzew - brzóz, platanów klonolistnych, lip holenderskich, grabów pospolitych i dębów czerwonych.

Bemowskie otwarcie było na początku lata, a kiedy zaczynała się złota, polska jesień, 28 września, swój dzień mieli mieszkańcy Bródna. Nowy odcinek metra na Targówku liczy blisko cztery kilometry i składa się z trzech stacji: Zacisze, Kondratowicza oraz Bródno (wraz z komorami rozjazdów i torów odstawczych bo to stacja końcowa).

Nowe stacje zawierają wiele ciekawych rozwiązań, m.in. po raz pierwszy zamontowany został system wspomagania słuchu, czyli pętle indukcyjne, łączące się bezpośrednio z aparatami słuchowymi. Komunikaty nadawane przez głośniki na stacjach są w ten sposób wzmacniane. Przybyły kolejne POP-y (na stacjach Bemowo i Kondratowicza) i 20 biletomatów.

Przy okazji zmian podziemnych ulepszyliśmy też schemat komunikacji naziemnej – wszystko po to, żeby jak najlepiej wykorzystać najsprawniejszy środek transportu jakim jest metro i jednocześnie zapewnić optymalną sieć połączeń lokalnych. Nowe stacje korzystnie wpłynęły na czas dojazdu do centrum miasta – powiększyły się strefy dojazdu wynoszące do 10, 20 lub 30 minut. Teraz można dojechać na ulicę Świętokrzyską z Bemowa w ok. 13 minut a z Bródna – 19 minut.



Usprawniliśmy połączenia wewnątrz dzielnicy Bemowo, m.in. na Chrzanowie i w Grotach, jak też połączenia dzielnicy Bemowo z innymi dzielnicami: Śródmieściem, Bielanami i Żoliborzem. Skróciliśmy także czas dojazdu do centrum Warszawy mieszkańcom aglomeracji: gmin Stare Babice i Leszno. Autobusy na zmodyfikowanych trasach poprawiły komunikację w Ursusie (m.in. nowa linia 207), w tym połączenie między częściami tej dzielnicy oddzielonymi torami kolejowymi oraz dojazd z tej dzielnicy na Bemowo oraz Żoliborz i Bielany. Nowe stacje metra na Targówku to korekty tras autobusów WTP obsługujących obszary m.in. Bródna, Targówka Fabrycznego, Brzezin, Grodziska, Kobiałki, Lewandowa, Nowodworów i Kępy Tarchomińskiej a także łączących Warszawę z Markami i Ząbkami. Dlatego na autobusowej mapie Warszawy pojawiły się trzy nowe linie - 226, 233 i 356.

Nowości na torach

Zadbaliśmy nie tylko o szybkość, ale też o jakość podróżowania, bo jeśli jechać, to z fasonem i wygodnie. Wszystko dzięki nowym pociągom metra, które wyprodukowała czeska Skoda, a które w październiku 2022 roku zaczęły wozić pasażerów. Pierwszy skład ruszył 28 października w kierunku Kabat na linii M1, ale teraz regularnie można spotykać nowe składy na obu liniach metra. W sumie do stolicy dotrze aż 37 nowych, sześciowagonowych i jednoprzestrzennych składów kupionych przez Metro Warszawskie.

Natomiast pod koniec lutego na torach na powierzchni ziemi zadebiutowały pociągi Impuls 2, wyprodukowane dla Szybkiej Kolei Miejskiej przez nowosądecki Newag. Nowych pojazdów jest 21, z tego 15 pięcioczłonowych i 6 czteroczłonowych. Wersja składająca się z pięciu wagonów ma aż 91,9 metra, dzięki czemu pasażerowie mają do dyspozycji więcej miejsc w godzinach szczytu, a także wydzieloną przestrzeń na wózek, duży bagaż czy rower. Pojazdy są wyposażone w ładowarki USB, gniazdka elektryczne, biletomaty, nowoczesny system informacji pasażerskiej oraz defibrylator AED. Od listopada w dni powszednie wróciły kursy SKM S3 do Radzymina. Pociągi ponownie zaczęły dojeżdżać do stacji Nieporęt, Dąbkowizna i Radzymin.

Tramwajarze budują

Śmiało można powiedzieć, że nasze miasto odważnie stawia na szyny, bo nie tylko rozwija się sieć podziemnej kolei, ale też budowane są nowe trasy tramwajowe i zajezdnia, pierwsza od niemal 60 lat. Zajezdnia Tramwajów Warszawskich na Annopolu będzie najnowocześniejsza i najbardziej zielona w Polsce. W wyposażonym w inteligentny system sterowania obiekcie serwisowanych będzie 150 niskopodłogowych tramwajów. Na jej terenie stanie łącznie 14 budynków. Trzy z nich będą przeznaczone dla tramwajów: hala remontowa, obsługi technicznej i postojowa. Znajdą się tu stanowiska diagnostyczne, lakiernia, myjnie oraz tokarka podtorowa do regeneracji kół, dzięki której tramwaje nie hałasują na warszawskich torowiskach.

Każdy, kto jeździ w kierunku Woli, na pewno widział powstające torowisko na ulicy M. Kasprzaka. Te tory będą mieć ok. 2,3 km długości i pobiegną między ulicami Wolską i Skierniewicką. Dodatkowo, tramwajarze zmodernizują ok. 1,2 km istniejącego torowiska na Wolskiej i M. Kasprzaka.

To się dzieje w zachodniej część Warszawy, ale nowe tory pobiegną też na południe – do Wilanowa. To największa inwestycja Tramwajów Warszawskich od lat. Tramwaje dojadą do Wilanowa w 2024 roku, a mieszkańcy dzielnicy będą mogli dotrzeć do centrum w 25 minut. Można śmiało powiedzieć, że prowadzone równolegle obydwie budowy to nadrabianie straconych lat, bo tramwaje pojawią się tam, gdzie kiedyś były, ale wiele lat temu zniknęły, gdyż „czynniki decyzyjne" w czasach słusznie minionych uznały je za przeżytek.

Po tych torach pojadą nowe tramwaje marki Hyundai Rotem, które regularnie zaczęły wozić pasażerów w tym roku, choć pierwsze kursy odbyły się jeszcze przed poprzednimi świętami Bożego Narodzenia.





Na zielono

Wiele dobrego dają mieszkańcom zielone torowiska, których w naszym mieście jest coraz więcej – kolejne kilometry przybyły w 2022 roku. Długość torów obsadzonych roślinnością sięga już niemal 30 kilometrów. W ostatnich miesiącach zazieleniły się trasy w centrum miasta, gdzie szczególnie mocno trzeba ograniczać hałas i wzbijający się latem w powietrze kurz. Rozchodnikiem pokryły się dwa odcinki sieci tramwajowej Śródmieścia: 570 metrów w Alejach Jerozolimskich między placem A. Zawiszy a ulicą Żelazną oraz 668-metrowy odcinek na Jana Pawła II między Rondem ONZ a dworcem Warszawa Centralna. Zielone torowiska pojawią się także wzdłuż budowanych tras na ulicy M. Kasprzaka, J. Gagarina i do Wilanowa. Przy nowych torach tramwajarze zaplanowali też posadzenie wysokich, wyrośniętych drzew np. przy samej trasie do Wilanowa będzie ich aż 1 000.

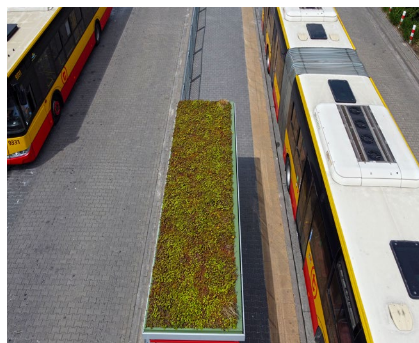
Rozchodnika przybyło w miejskiej przestrzeni bardzo dużo. Umieszczany jest nie tylko na torowiskach, ale wszędzie, gdzie się da – także na wiatach przystankowych. W sumie zazieleniło się 15 dachów. W maju, w ramach Budżetu Obywatelskiego, tę pożyteczną roślinę zasadziliśmy na pętli Metro Wilanowska na pięciu wiatach przystankowych. Rozchodnik ma korzystny wpływ na jakość powietrza – ogranicza jego zapylenie w rejonie wiaty o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod wiatą o 3-5 stopni Celsjusza.



W czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do retencji wody opadowej. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom. W stolicy jest już 26 zielonych wiat. Stawialiśmy także standardowe wiaty ale, co ciekawe większość z nich jest zasilana energią z paneli fotowoltaicznych. W sumie zadaszenia stanęły na ponad 60 przystankach, m.in. na Bemowie, Białołęce, Bielanach, Woli, Żoliborzu, Ochocie, w Śródmieściu.

Z samochodu do WTP

Przystanki na trasach kolejowych to też świetne miejsca do budowania nowych parkingów Parkuj i Jedź. Pociągi mają szansę przejąć wtedy kierowców samochodów, wjeżdżających do stolicy z terenu aglomeracji. Dlatego właśnie tam powstały dwa najnowsze obiekty



P+R – pierwszy bliżej północnych krańców miasta, a drugi na południu. Na otwartym w lutym P+R Żerań PKP kierowcy mogą korzystać z 235 miejsc postojowych (jest też 140 miejsc dla rowerów), a nawet strefa „Kiss and Ride", gdzie można szybko i bezpiecznie wysadzić podwożoną osobę. Auta i rowery elektryczne można podładować na dwóch stanowiskach. Na terenie obiektu rośnie 260 drzew oraz liczne krzewy.

W drugiej połowie roku zaczął działać drugi nowy parking – Warszawa Jeziorki. Jego teren jest oświetlony i monitorowany, więc można tam bezpiecznie zostawić 138 samochodów oraz 40 rowerów pod wiatami. Nie zapomnieliśmy również o rozwiązaniach przyjaznych środowisku naturalnemu – panelach fotowoltaicznych na dachach wiat rowerowych i budynku zaplecza oraz pompach ciepła. Rosną nowe drzewa i kilkadziesiąt krzewów.

A skoro już o parkingach i zachęcaniu kierowców do przesiadania się do WTP mowa, to warto dodać, że dwa najnowsze obiekty zostały wyposażone w systemy pobierania opłat. W 2022 roku takie rozwiązanie wdrożyliśmy również na P+R Ursus Niedźwiadek i Metro Marymont. Dzięki temu korzystanie z parkingów jest wygodniejsze.

Zakodowany bilet

To chyba jasne dla każdego, że im więcej nowoczesnych technologii wdrożymy w Warszawskim Transporcie Publicznym, tym życie pasażerów będzie łatwiejsze, a korzystanie z komunikacji miejskiej – przyjemniejsze. Tak staramy się działać, a ponieważ dzisiaj nikt nie wyobraża sobie życia bez Internetu i podłączonego do niego smartfonu, to i my staramy się rozwijać w tych obszarach.

Kończący się rok był pod tym względem bardzo owocny. Od marca zaczął działać e-POP, dzięki któremu wiele spraw pasażerskich można załatwić bez wychodzenia z domu. Ktoś nie ma czasu, źle się czuje, albo zwyczajnie nie ma ochoty ruszać się, gdy za oknem zimno, a potrzebuje załatwić coś w Punkcie Obsługi Pasażerów? Teraz to możliwe, bo za pośrednictwem e-POP można złożyć wnioski o: Spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, Spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską z uprawnieniami Karty warszawianki / Karty warszawiaka, Karty młodej warszawianki / Karty młodego warszawiaka, uprawnienia Karty warszawianki / Karty warszawiaka, Karty młodej warszawianki / Karty młodego warszawiaka, umówić się na spotkanie informacyjne online dotyczące Warszawskiego Transportu Publicznego.

Chcemy również ułatwiać pasażerom kupowanie naszych biletów. Już od dawna można kupować bilety czasowe za pośrednictwem aplikacji dostępnych na telefony komórkowe. Potem wprowadziliśmy kolejne ułatwienie, czyli możliwość zachowania sobie dowolnej liczby biletów czasowych różnego rodzaju na później w wirtualnej portmonetce i kasowania tylko tego, który jest nam aktualnie potrzebny. W 2022 roku poszliśmy krok dalej. Dzięki aplikacji mobiWAWA pasażerowie mogą kupować bilety długookresowe, 30- i 90-dniowe i pozbyć się z portfela jednego plastiku. Nowa aplikacja umożliwia również korzystanie z Karty Ucznia, uzyskanie zniżek wynikających z posiadania uprawnień Karty warszawiaka czy zarządzanie zakupionym biletem: aktywowanie, zawieszanie, odwieszanie, przedłużanie. Zamiast tradycyjnego nośnika wystarczy pokazywać kontrolerowi kod QR na swoim smartfonie.

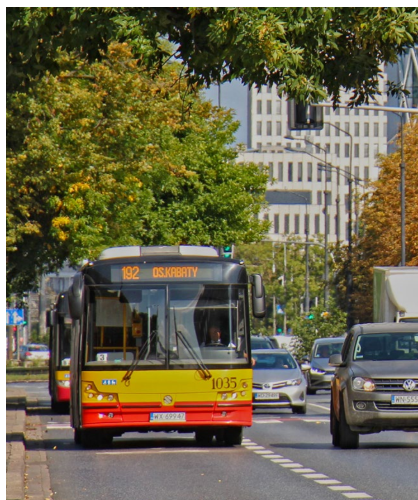
Autobusy wożą najwięcej

Było sporo o metrze, o tramwajach, o pociągach, sprzedaży biletów, a nawet parkingach. Nie zapominajmy też, że dużo działo się i w warszawskich autobusach. Pięć pierwszych przegubowych Autosanów na gaz zadebiutowało w barwach Miejskich Zakładów Autobusowych. Będzie ich w sumie 90 i wtedy MZA będą posiadały 335 autobusów gazowych, a flota pojazdów nisko i zeroemisyjnych wzrośnie do niemal pięciuset egzemplarzy.

Wyznaczyliśmy buspasy w newralgicznych miejscach i dzięki temu autobusy kursują bardziej punktualnie. Nowy specjalny pas ruchu dla autobusów powstał w Dolinie Służewieckiej i al. gen. W. Sikorskiego. Długość wyznaczonego buspasa to łącznie ok. trzech kilometrów – 1 300 metrów w kierunku Trasy Siekierkowskiej i 1 700 metrów w kierunku Ursynowa. W porannym szczycie autobusy robią na nim ok. 40 kursów na godzinę. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że przed wyznaczeniem buspasa, autobusy „łapały” nawet 11 minut spóźnienia w kierunku mostu a w stronę Ursynowa do dziewięciu minut, to widać jak bardzo to priorytet był potrzebny. Dziś jeżdżą punktualnie.

Jedną z najbardziej obciążonych ruchem ulic w stolicy jest Puławska. Dlatego również i tam trzeba było wyznaczyć buspasy, zwłaszcza że jeżdżą nią autobusy ośmiu linii (209, 709, 715, 727, 737, 739, 809, 815). Przed wytyczeniem buspasa autobusy linii 709, 727, 739 właściwie przez cały dzień przyjeżdżały do Wilanowskiej spóźnione; jedynie wczesnym rankiem i wieczorami mniej więcej trzymały się rozkładu. W maju najpopularniejsze, czyli 709 w porannym szczycie, miały nawet 25 minut opóźnienia w stosunku do rozkładu, co oznacza, że podróż z Piaseczna do Warszawy zajmowała prawie dwa razy więcej czasu niż wynikałoby to z rozkładu jazdy. Wszystko zmieniło się gdy autobusy wjechały na wydzielony pas ruchu - wszystkie linie zanotowały znaczącą poprawę punktualności. I to zachęciło nowych pasażerów – jest ich teraz więcej niż było przed buspasem.

Na początku roku została uruchomiona pętla autobusowa Kamionek, do której skierowaliśmy linię 311. Ta pętla to nie wszystkie nowe lub odnowione przystanki autobusowe. W tym roku wyremontowaliśmy 23 przystanki - zakres prac był uzależniony od stanu infrastruktury przystankowej. Większość remontów polegała na wymianie i naprawach peronów, zatok i pasów przejazdowo-postojowych – oraz zbudowaliśmy pięć zupełnie nowych (na ulicy Modlińskiej i Żołnierzy Wyklętych. ■



Warszawski Transport Publiczny w okresie 23 grudnia 2022 – 6 stycznia 2023

Zbliżają się święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok oraz święto Trzech Króli. W tym wyjątkowym okresie Warszawski Transport Publiczny będzie funkcjonował inaczej.

Świąteczny okres to czas odpoczynku, wytchnienia, refleksji, wolniejszego tempa życia a dla uczniów i studentów także wolny od zajęć. Jak co roku, przygotowaliśmy zmiany, które dostosują kursowanie komunikacji miejskiej do świątecznego rytmu i mniejszej liczby pasażerów.

Piątek **23 grudnia** to pierwszy dzień wolny od zajęć szkolnych i dlatego nie będzie kursów szkolnych i podjazdów pod szkoły. Autobusy i pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej będą kursowały według rozkładów dnia powszedniego, tramwaje i metro według rozkładów specjalnych. Tego dnia na ulice wyjadą autobusy linii specjalnej C40 na Cmentarz Północny.

W Wigilię **24 grudnia** autobusy, tramwaje i pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy a metro według rozkładów specjalnych ze zmniejszoną częstotliwością po godz. 15.00. Także tego dnia na ulice wyjadą autobusy linii specjalnej C40. Po godz. 14.00 część autobusów i tramwajów zacznie zjeżdżać do zajezdni, a kursowanie wybranych linii zostanie zawieszone.

W święta Bożego Narodzenia (**25 i 26 grudnia**) będzie obowiązywał rozkład jazdy dnia świątecznego, ze zmniejszoną częstotliwością kursowania lub zawieszeniem wybranych linii autobusowych i tramwajowych. W noc z 25 na 26 grudnia uruchomione będą nocne kursy metra.

W następnych dniach, tj. od **27 do 30 grudnia** autobusy i pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej będą kursowały według rozkładów dnia powszedniego, a tramwaje i metro według rozkładów specjalnych. Nie będzie kursów szkolnych i podjazdów pod szkoły.

W Sylwestra **31 grudnia** obowiązywał będzie sobotni rozkład jazdy. Na linie nocne skierujemy autobusy przegubowe.

W Nowy Rok (**1 stycznia**) będzie obowiązywał rozkład jazdy dnia świątecznego, ze zmniejszoną częstotliwością kursowania lub zawieszeniem wybranych linii autobusowych i tramwajowych.

W dniach **2-5 stycznia** WTP wraca do normalnego funkcjonowania czyli rozkładów dnia powszedniego; jedynie tramwaje będą miały rozkład specjalny. W święto Trzech Króli (**6 stycznia**) będzie obowiązywał świąteczny rozkład jazdy.

Oto szczegóły:

23 grudnia (piątek):

- autobusy i pociągi SKM będą kursowały według rozkładu jazdy dnia powszedniego,
- tramwaje i metro będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- uruchomiona zostanie dodatkowa linia **C40**, łącząca stację metra Młociny z Cmentarzem Północnym,
- zawieszone zostanie kursowanie linii: **196**, **200**, **320**, **332**, **339**, **356**, **379**, **E-2**,
- zawieszone zostaną kursy i podjazdy szkolne linii: **114**, **121**, **150**, **163**, **164**, **201**, **211**, **401**, **522**,
- skrócona zostanie trasa linii **L24**.

Wigilia 24 grudnia (sobota):

- autobusy i tramwaje będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy,
- pociągi metra linii będą kursowały według specjalnego rozkładu jazdy, ze zmniejszoną częstotliwością po godz. 15.00,
- uruchomiona zostanie dodatkowa linia **C40**, łącząca stację metra Młociny z Cmentarzem Północnym,
- zawieszone zostanie kursowanie linii **13**, **28**, **31**, **196**, **200**,
- autobusy linii **106**, **131**, **133**, **152**, **153**, **178**, **193**, **212**, **263** będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- od ok. godz. 14.00 zmniejszona zostanie częstotliwość kursowania autobusów i tramwajów linii: **1**, **2**, **3**, **7**, **9**, **15**, **17**, **20**, **23**, **26**, **33**, **35**, **75**, **104**, **108**, **109**, **111**, **112**, **116**, **122**, **131**, **136**, **138**, **141**, **143**, **149**, **154**, **161**, **165**, **170**, **172**, **179**, **180**, **181**, **186**, **189**, **191**, **194**, **203**, **208**, **209**, **210**, **217**, **255**, **500**, **503**, **507**, **509**, **519**, **520**, **522**, **523**, **527**, **709**, **727**, **739**, **Z-4**, **L18**,
- od ok. godz. 14.00 zawieszone zostanie kursowanie linii autobusów i tramwajów linii: **4**, **6**, **22**, **24**, **27**, **102**, **107**, **117**, **118**, **119**, **121**, **125**, **126**, **129**, **139**, **156**, **160**, **168**, **171**, **177**, **182**, **187**, **188**, **192**, **193**, **201**, **221**, **222**, **226**, **228**, **233**, **234**, **239**, **249**, **256**, **409**, **512**, **514**, **516**, **518**, **900**, **Z42**, **Z76**,
- od ok. godz. 14.00 autobusy linii **112**, **154**, **164**, **190**, **218**, **521** i **735** będą kursowały skorygowanymi trasami,
- tramwaje linii **78** będą kursowały na trasie skróconej (Os. Górczewska – Pl. Narutowicza).

W dniach 25 i 26 grudnia – Boże Narodzenie (niedziela, poniedziałek):

- autobusy, tramwaje i pociągi SKM będą kursowały według świątecznego rozkładu jazdy,
- pociągi metra będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy (dodatkowo w nocy 25/26 grudnia uruchomione zostaną kursy nocne),
- autobusy i tramwaje linii: **1**, **2**, **9**, **17**, **22**, **33**, **106**, **109**, **112**, **133**, **136**, **141**, **152**, **153**, **165**, **170**, **172**, **189**, **194**,

212, 255, 263, 523, 527, 900, Z-4 będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- zawieszone zostanie kursowanie autobusów i tramwajów linii: **13, 28, 31, 102, 107, 117, 118, 119, 125, 126, 129, 139, 156, 168, 177, 182, 187, 188, 193, 196, 200, 201, 221, 222, 226, 228, 233, 234, 249, 256, 512, 514, 516, Z42, Z76,**
- tramwaje linii **78** będą kursowały na trasie skróconej (Os. Górczewska – Pl. Narutowicza).
- autobusy linii **131, 134, 154, 164, 194, 218, 251, 521** i **735** będą kursowały skorygowanymi trasami,

W dniach 27-30 grudnia (wtorek – piątek):

- autobusy i pociągi SKM będą kursowały według rozkładu jazdy dnia powszedniego,
- tramwaje i metro będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- autobusy linii **125, 135, 194, 509, 518, 523, Z-4** będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- zawieszone zostanie kursowanie autobusów linii: **196, 200, 320, 332, 339, 356, 379, E-2,**
- zawieszone zostaną kursy i podjazdy szkolne autobusów linii: **114, 121, 150, 163, 164, 201, 211, 401, 522,**
- skrócone zostaną trasy linii **401, L24**.

W dniu 31 grudnia - Sylwester (sobota):

- autobusy, tramwaje, metro i SKM będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy,
- zawieszone zostanie kursowanie autobusów linii **196, 200,**
- większość linii nocnych będzie obsługiwana autobusami przegubowymi,

W dniu 1 stycznia – Nowy Rok (niedziela):

- autobusy, tramwaje i pociągi SKM będą kursowały według świątecznego rozkładu jazdy,
- pociągi metra będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- autobusy i tramwaje linii **1, 2, 9, 17, 22, 33, 106, 109, 112, 133, 136, 141, 152, 153, 165, 170, 172, 189, 194, 212, 255, 263, 523, 527, 900, Z-4** będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy,
- zawieszone zostanie kursowanie autobusów i tramwajów linii **13, 28, 31, 102, 107, 117, 118, 119, 125, 126, 129, 139, 156, 168, 177, 182, 187, 188, 193, 196, 200, 201, 221, 222, 226, 228, 233, 234, 249, 256, 512, 514, 516, Z42, Z76,**
- tramwaje linii 78 będą kursowały na trasie skróconej (Os. Górczewska – Pl. Narutowicza).
- autobusy linii **131, 134, 154, 164, 194, 218, 251, 521** i **735** będą kursowały skorygowanymi trasami,

W dniach 2 – 5 stycznia (poniedziałek – czwartek):

- autobusy i pociągi SKM będą kursowały według rozkładu jazdy dnia powszedniego,
- tramwaje będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy.

W dniu 6 stycznia – Trzech Króli (piątek):

- autobusy, tramwaje, metro i pociągi SKM będą kursowały według świątecznego rozkładu jazdy,
- zawieszone zostanie kursowanie linii **126, 196, 200.**



WPROWADZAMY UŁATWIENIA

- W e-POP załatwisz sprawy nie wychodząc z domu.
- Bilet Metropolitalny kupisz w ponad **3 000** biletomatów.
- Bilet długookresowy możesz kupić w aplikacji mobilnej MOBI WAWA
- Kartę warszawiaka/nki otrzymasz:
  - szybciej - wystarczy zameldowanie w Warszawie,
  - na dłużej - aż do 31.12.2023 roku.

e-POP

WITAMY W ELEKTRONICZNYM PUNKCIE OBSŁUGI PASAŻERÓW

WEJDŹ



Warszawski Transport Publiczny

Historia z tramwajem

Historia warszawskiej komunikacji miejskiej zatacza koło. Tam, gdzie kiedyś była zajezdnia na Mokotowie, a teraz przebiega jezdnia, znów będą tory tramwajowe.

Wszystko to dzięki budowie tramwaju do Wilanowa. Fragment nowej trasy przebiegać będzie przez Mokotów, m.in. ulicą Goworka. Na kartach historii warszawskich tramwajów zapisano, że właśnie w tym miejscu była zajezdnia tramwajowa – jedna z dwóch pierwszych, od których niemal wszystko się zaczęło.

Stajnia to zajezdnia

Rozrastające się miasto w drugiej połowie XIX w. coraz gwałtowniej potrzebowało sprawnej komunikacji. Najpierw pojawiły się tramwaje konne łączące wschód i zachód Warszawy, czyli dworce kolei wiedeńskiej oraz petersburskiej. Trzeba było jednak rozbudować system, poprowadzić linie z północy na południe i generalnie, objąć siatką połączeń całe miasto.

Ponieważ magistrat warszawski nie mógł wymusić na właścicielu linii tramwaju „kolejowego" rozbudowy połączeń, ani nawet nie miał wpływu na rozkład jazdy, czy taryfę, to ogłosił przetarg, który w 1880 r. wygrało Towarzystwo Belgijskie, które od razu zobowiązało się do zbudowania kilku linii tramwajowych, o czym pisała „Gazeta Warszawska".

Nareszcie miasto nasze doczeka się już na jesieni roku bieżącego dwóch, a może i trzech linij tramwajowych. (Nr 144/1881). Budowanie torów rozpoczęło się pod koniec czerwca w alei Bagatela i jak donosiła ówczesna prasa, ekipy budowlane miały za zadanie ułożyć tygodniowo 800 metrów toru.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2759/8 (daw. 1-P-2759-8)
Zajezdnia przy ul. Puławskiej
17 listopada 1931



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2756/3 (daw. 1-P-2756-3)
Tramwaje typu A linii 1 i 19 (Puławska-Wierzbno) w zajezdni „Mokotów" przy ul. Puławskiej 13/15
09-10 czerwca 1931

Jednocześnie trzeba było wybudować zajezdnie, czy jak mówiono wtedy „remizy". Od razu zabrano się do wznoszenia dwóch budynków, na obu krańcach pierwszej linii tramwajowej.

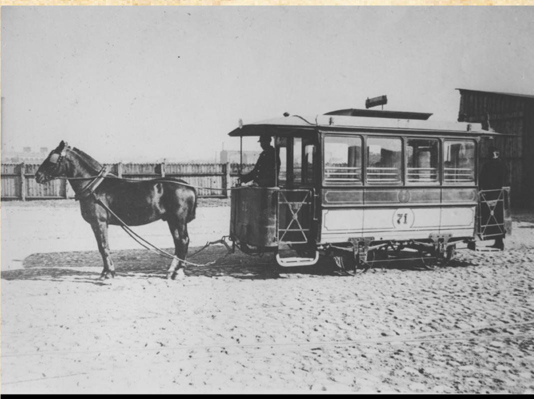
Główna stacja tramwajów warszawskich będzie na Muranowie, gdzie budują już stajnie na 200 koni, wozownie murowane na 56 wagonów, wreszcie dom piętrowy o 7 oknach frontu dla administracyi. Prócz tego podobne stajnie na 40 koni, wozownie na 40 wagonów, dom dla zawiadowcy, kuźnia i infirmerya urządzone będą za rogatkami Mokotowskiemi. („Gazeta Warszawska" 144/1881, pisownia oryginalna – przyp. aut.).

Szybciej powstała podstawowa zajezdnia na Muranowie i to stamtąd wyjechały tramwaje konne w swój pierwszy, liniowy kurs 18 października 1881 r. Na Mokotów miała być skierowana kolejna partia wagonów, która jeszcze w grudniu 1881 roku była w drodze do miasta. Notka prasowa na ten temat zawiera ciekawy szczegół dotyczący przeszklenia remizy, niestety autor artykułu w „Kurierze Warszawskim" nie precyzuje dlaczego było to tak ciekawe, że aż warte napomknięcia.

Wreszcie w drodze do Warszawy jest 25 wagonów letnich, które po przybyciu ulokowane zostaną w remizie na Mokotowie. Oszklona ta remiza dopiero ostatnio została wykończoną i połączoną z szynami (Nr 278/1881).

Oddanie do użytku południowej zajezdni (formalnie była ona poza granicami Warszawy) miało ogromne znaczenie dla całego miasta bo bardzo ułatwiło organizowanie kursowania komunikacji miejskiej. Dzięki temu tramwaje mogły wyruszać z obu stron miasta jednocześnie – wcześniej południowe przedmieścia były pod tym względem pokrzywdzone.

Oczekiwany transport koni z Węgier nadszedł już w liczbie dwudziestu. Umieszczono je w stajniach na stacjach



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3996/1 (daw. 1-G-3996)

Tramwaj konny całoroczny w zajezdni na Woli, kursujący w Warszawie w początkach XX w. Widoczne bezdyszlowe połączenie konia z wagonem.

1906-1907

głównych, tj. w Mokotowie i na Muranowie. W Mokotowie ukończoną została budowa wielkiej stajni na kilkadziesiąt koni i obszernej remizy. Umożebnia to wprowadzenie jednego wielkiego udogodnienia. Dotąd mianowicie, wagony mogły wychodzić rano z jednej tylko strony, t. j. z Muranowa ku miastu i dopiero po dojściu tych pierwszych wagonów na drugą stację krańcową do Mokotowa, rozpoczynał się ruch od tej ostatniej stacji ku miastu tak, że dla mieszkańców od strony Mokotowa i placu Trzech krzyży ruch tramwajowy rozpoczynał się o godzinę później, aniżeli od Muranowa i ulicy Świętojerskiej. Obecnie, gdy linja szyn przedłużoną została aż do remizy mokotowskiej i tę ostatnią w konie i wagony zaopatrzono, niedogodność ta usuniętą zostanie i ruch jednocześnie z obu stacyj krańcowych ku środkowi miasta rozpoczynany będzie. („Kurier Warszawski" Nr 293/1881).

Tak wyglądały początki zajezdni mokotowskiej, która zmieniła się tak, jak cały system tramwajowy warszawski, na początku XX wieku, wraz z elektryfikacją. Na świecie już wcześniej tramwaje konne były przeżytkiem i stawiano na elektryczność. Pierwszy, jeszcze eksperymentalny tramwaj, wyjechał na tory w tym samym roku, w którym w Warszawie ruszał system konny. Dziesięć lat później w niemieckim mieście Halle powstała już zorganizowana sieć.

Na dębowych podkładach

W naszym mieście udało się to dopiero kilkanaście lat później. Podjęcie stosownej decyzji nie było proste, a późniejsze prace natrafiały na niespodziewane utrudnienia. W latach 1905-1907 na terenie zaboru rosyjskiego wybuchały powszechnie strajki. „Goniec Poranny" 21 kwietnia 1907 r. pisał o tym bardzo oględnie:

Stan robót pozostawia wiele do życzenia. Roboty, które miały być wykonane w roku zeszłym zostały wykończone zaledwie w 1/4 części. Wpłynęły na to anormalny stan siły roboczej i opóźnienie dostaw przez wszystkie fabryki krajowe; niektóre dostawy opóźniono o 10 miesięcy. Zdaje się jednak, iż w r. b. roboty pójdą o wiele szybciej. (Nr 184/1907).

I rzeczywiście, roboty nabrały chyba dobrego tempa, skoro już pod koniec sierpnia tego samego roku „Kurier Warszawski" donosił o budowie dwutorowego dojazdu na dębowych podkładach do nowej zajezdni (Nr 235/1907). Natomiast dwa miesiące później prace były z grubsza zakończone i można było otworzyć przejazd ulicą biegnącą przy „remizie", na co z utęsknieniem czekali mieszkańcy, o czym także donosili dziennikarze „Kuriera".

Szosa mokotowska od rogatki w kierunku parku nareszcie została do przejazdu otwarta po zbudowaniu nowych torów tramwajów elektrycznych i wjazdu do nowej remizy. Remiza ta zapełnia się powoli wagonami elektrycznemi, których będzie tu stale stało 40. Sąsiednie rondo przy rogatce mokotowskiej również jest na ukończeniu. („Kurier Warszawski" 294/1907).

Wiele szczegółów dotyczących budowy zajezdni podawał „Przegląd Techniczny" w numerach z 1913 roku. Wiemy stamtąd, że wszystkie budynki zajezdni (Muranów, Wola i Mokotów) są skanalizowane i połączone z wodociągami miejskimi. „Remizy" były murowane, o wysokości 5,5 m do wiązań dachowych, a dachy na drewnianych wiązaniach, kryte były papą.

Wzdłuż remiz biegną dwa szeregi słupów żelaznych, podtrzymujących dachy. Średnia część dachu, o większej od reszty pochyłości, tworzy wywyższoną o 2,25 m, szerokości 9 m latarnię szkłem krytą. W bocznych częściach dachu umieszczone są też okna, w ścianach okien nie ma, oświetlenie jest więc wyłącznie górne. Okna w bokach latarni mogą się otwierać i stanowią wentylację. W nocy są remizy oświetlone lampkami żarowemi, gdyż łukowe dawałyby zbyt silne cienie. Bramy wjazdowe 3246 mm szerokości są drewniane, podwójne. („Przegląd Techniczny Nr 19/1913; pisownia oryginalna, przyp. aut.).



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/53/0/8/544/5

Widok z lotu ptaka na ul. Puławską między ul. Goworka a pl. Unii Lubelskiej. Z lewej Supersam, w tle zabudowa ul. Marszałkowskiej i al. 1 Armii WP

sierpień 1975

Dwa numery później szczegółowo, oddzielnie opisany został budynek na Mokotowie. W głównej hali, mającej 75 m długości i 26,7 m szerokości można było ustawić 49 elektrowozów na siedmiu torach. Do hali przylegał warsztat oraz kotłownia centralnego ogrzewania, która dawała ciepło do hali oraz innych pomieszczeń. Na terenie zajezdni był też dom mieszkalny oraz pomieszczenia dla motorniczych i konduktorów, sala szkolna do wykładów oraz kancelaria zawiadowcy stacji i ambulatorium. Przewidziano też m.in. miejsca do kąpieli. Zajezdnia była czołowa czyli tramwaje nie mogły na jej terenie zawrócić a co za tym idzie, manewry składów wykonywano na ulicy. Nie wszystkie stare budynki zostały zburzone.

Dawne szopy drewniane z czasów trakcyi konnej zostały częściowo przerobione i służą do pomieszczenia wozów przyczepnych; wozy te rozwożone bywają na poszczególne tory ręczną przesuwnicą: na przesuwnicę wtacza się wozy ręcznie i wywozi dalej do torów głównych końmi. Potrzebne do tego, a także do pogotowia technicznego, wozów montażowych, dostawy materyałów i t. p. konie stoją w dawnych stajniach murowanych, których część została przerobiona na składy, magazyny, wozownie i t. p („Przegląd Techniczny" Nr 21/1913).

Zajezdnia w czasie II wojny światowej nie oparła się zniszczeniom. W połowie 1945 roku rozpoczęła się jej odbudowa i jak podaje serwis tramwar.pl, uruchomiono ją 15 stycznia 1946 roku. Bazowały w niej tramwaje linii 12 i 13. „Dwunastka" jeździła z pl. Unii Lubelskiej do Wilanowskiej (czyli do Dworca Południowego), do stacji kolei wąskotorowej; „trzynastka" natomiast z pl. Zbawiciela do Królikarni. Części zabudowań nie odbudowano a pozostałości zostały zburzone. Historia zajezdni w ty miejscu zakończyła się w 1955 roku kiedy tramwaje przeprowadziły się do nowej zajezdni na ulicy J.P. Woronicza 27 - dziś to Zakład Realizacji Przewozów "MOKOTÓW" – R3 Tramwajów Warszawskich. Przez teren poprowadzono wkrótce tory tramwaju do Wilanowa a potem ulicę Goworka. Dziś nie ma tu już żadnych śladów ani po zajezdni ani po dawnej trasie tramwajowej (zlikwidowano ją w 1973 roku). Ale już niedługo wrócą tu tramwaje – to inwestycja, od której zaczęliśmy tę opowieść. ▪

Źródła:
„Gazeta Warszawska"
„Goniec Poranny"
„Kurier Warszawski"
„Przegląd Techniczny"
www.tramwar.pl



wizualizacja Tramwaje Warszawskie

Widok na skrzyżowanie ulic Spacerowej, Belwederskiej i Gagarina

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs



Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej





Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski
Transport
Publiczny



Urząd Pracy
m.st. Warszawy
















zakochaj się
w Warszawie